

# असाधारण

#### EXTRAORDINARY

भाग III —खण्ड 4 PART III—Section 4

# प्राधिकार से प्रकाशित PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 246] No. 246] नई दिल्ली, शुक्रवार, सितम्बर 20, 2013/भाद्र 29, 1935

NEW DELHI, FRIDAY, SEPTEMBER 20, 2013/BHADRA 29, 1935

# महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

# अधिसूचना

मुंबई, 16 सितम्बर, 2013

सं. टीएएमपी/38/2013-पीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, महापत्तनों पर परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु मार्गदर्शियों के अनुसरण में, जो अधिसूचना सं. टीएएमपी/18/2013-विविध, दिनांक 8 अगस्त 2013 के माध्यम से अधिसूचित किये गए थे, कंटेनरों समेत क्लीन कार्गो के प्रहस्तन के लिए 5 एमटीपीए के बहुउद्देशीय बर्थ के बीओटी आधार पर विकास के लिए संदर्भ प्रशुल्क की अधिसूचना हेतु पारादीप पत्तन न्यास से प्राप्त प्रतद्वारा इसके साथ संलग्न आदेशानुसार निपटाता है।

# महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/38/2013-पीपीटी

पारादीप पत्तन न्यास

---

आवेदक

# गणपूर्ति

- 1. श्री टी.एस.बालासुब्रमणियन्, सदस्य (वित्त)
- 2. श्री सी.बी. सिंह, सदस्य (आर्थिक)

4063 GI/2013

# आदेश

(आज, अगस्त 2013 के 30वें दिन पारित)

यह प्रकरण, महापत्तनों पर पत्तन परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु मार्गदर्शियों, 2013 के अंतर्गत, कंटेनरों समेत क्लीन कार्गों के प्रहस्तन के लिए, बीओटी आधार पर 5 एमटीपीए के बहुउद्देशीय बर्थ के विकास के लिए संदर्भ प्रशुल्क की अधिसूचना हेतु पारादीप पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 14 अगस्त, 2013 से संबंधित है।

- 2. पोत परिवहन मंत्रालय. (एमओएस) ने, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा III के अंतर्गत 31 जुलाई, 2013 को अपने पत्र सं. पीआर-14019/16/2012-पीजी दिनांक 31 जुलाई, 2013 के अंतर्गत महापत्तनों पर परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु मार्गदर्शी, 2013 जारी किए हैं। पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा III के अंतर्गत जारी नीति निर्देशों के अनुपालन में कथित मार्गदर्शी अधिसूचना सं. टीएएमपी/18/2013 –िविविध के माध्यम से भारत का राजपत्र में राजपत्र सं. 214 के द्वारा दिनांक 8 अगस्त, 2013 को अधिसूचित किए गए थे। कथित मार्गदर्शी 31 जुलाई, 2013 से प्रभावी हो गए हैं।
- 3. कथित प्रशुल्क मार्गदर्शी 2013 की धारा 2.2 जो प्रासंगिक है, नीचे पुन: प्रस्तुत की जाती है:-

"प्रत्येक वस्तु/वस्तुओं की श्रेणी और प्रत्येक सेवा/सेवा की श्रेणी अथवा सेवा या सेवाओं के मिश्रण के लिये संदर्भ प्रशुल्क (संदर्भ प्रशुल्क) जैसा भी मामला हो, महा.प्रशु.प्राधि. द्वारा प्रत्येक पत्तन के लिये संबंधित महापत्तन से प्राप्त प्रस्ताव के आधार पर निर्धारित किया जाएगा। ऐसे प्रस्ताव में प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादनता मानक समाहित होंगे। संदर्भ प्रशुल्क संबंधित महापत्तन न्यास में प्रशुल्क मार्गदर्शी 2008 के अंतर्गत उस वस्तु के लिये निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क होगा। उच्चतम प्रशुल्क को अंगीकार करते समय प्रशुल्क मार्गदर्शी 2008 के अंतर्गत निर्धारित आधार दर उस वर्ष की 1 जनवरी से जिसमें कथित प्रशुल्क मूलरूप से अधिसूचित किया गया था, उसके बाद वाले प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी के बीच की अविध के लिये जब विचाराधीन परियोजना के लिये संदर्भ प्रशुल्क अधिसूचित किया जा रहा है, प्रति वर्ष थोक मूल्य सूचकांक के 60% तक ही बढ़ायी जाएगी जैसािक कथित मार्गदर्शियों प्रदत्त है। प्रस्ताव प्राप्त करने पर महा.प्रशु.प्राधि., संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादनता मानक को, प्राप्ति के 15 दिन के भीतर अधिसूचित करेगा।"

- 4.1 पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी ) ने दिनांक 14 अगस्त 2013 के अपने पत्र के अंतर्गत (जो हमें 19 अगस्त 2013 को मिला था), महापत्तनों में पत्तन परियोजनाओं के लिये प्रशुल्क निर्धारण हेतु मार्गदर्शी, 2013 के अंतर्गत कंटेनरों समेत क्लीन कार्गों के प्रहस्तन के लिये बीओटी आधार पर 5 एमटीपीए के बहुउद्देशीय बर्थ के निर्माण हेतु प्रस्ताव प्रस्तुत किया था।
- 4.2 पीपीटी ने, लेवी की दरों को शासित करने वाली सर्शताओं और निष्पपदनता मानकों समेत संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची दाखिल कर दी है। अपने प्रस्ताव में पीपीटी द्वारा उठाए गए बिंदु संक्षेप में नीचे दिये गए हैं:-

- (i) पारादीप पत्तन में कंटेनरों समेत क्लीन कार्गो के प्रहस्तन के लिये बहुउद्देशीय बर्थ हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क के लिये अधिसूचना 16.02.2010 को और 30.04.2010 को जारी की गई थी।
- (ii) सांविधिक निकासियां/अनुमितयां प्राप्त करने में विलंब के कारण परियोजना के लिये फिर निविदाएं आमंत्रित की गई हैं।
- (iii) इस बीच नए प्रशुल्क मार्गदर्शी 2013 जारी कर दिये गए हैं और 31.07.2013 से प्रभावी कर दिये गए हैं।
- (iv) 2013 के मार्गदर्शी के अनुसरण में पीपीटी ने, कंटेनरों समेत क्लीन कार्गो के प्रहस्तन के लिये 5 एमटीपीए के बहुउद्देशीय बर्थ के विकास के लिये संदर्भ प्रशुल्क की अधिसूचना के लिये एक प्रस्ताव अग्रेषित किया है।
- 4.3 पीपीटी ने अपने प्रस्ताव के साथ बहुउद्देशीय बर्थ के लिये संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और "निष्पादनता मानक" संलग्न किये है।
- 5.1 स्मरण हो कि इस प्राधिकरण ने महापत्तन न्यास में पीपीपी परियोजनाओं के लिये अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु मार्गदर्शी 2008 के आधार पर पीपीटी में कंटेनरों सहित क्लीन कार्गों के प्रहस्तन के लिये 5 एमटीपीए के बहुउद्देशीय बर्थ के विकास हेतु अपफ्रंट-प्रशुल्क निर्धारण हेतु आदेश सं. टीएएमपी/43/2009 पीपीटी दिनांक जनवरी, 2010 पारित किया था जिसके बाद दिनांक 31 मार्च, 2010 का समीक्षा आदेश पारित किया गया था। इन आदेशों को भारत का राजपत्र में क्रमश: राजपत्र सं. 51 दिनांक 16 फरवरी, 2010 के और राजपत्र सं. 139 दिनांक 30 अप्रैल, 2010 के माध्यम से अधिसूचित किया गया है।
- 5.2 प्रशुल्क मार्गदर्शी 2013 की धारा 2.2 में प्रदत्त अनुबंध के संबंध में निम्नलिखित बिन्दु प्रासंगिक हैं:-
  - मार्गदर्शियों का अनुसरण करते हुए पीपीटी ने, कंटेनरों समेत क्लीन कार्गो के प्रहस्तन के लिए 5 एमटीपीए के बहुउद्देशीय बर्थ के विकास के लिए संदर्भ प्रशुल्क की अधिसूचना हेतु प्रस्ताव दाखिल किया है और उसने प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादनता मानक भी दाखिल किये हैं।
  - ii. मार्गदर्शी यह भी अनुबंधित करते हैं कि संदर्भ प्रशुल्क मार्गदर्शी 2008 के अंतर्गत संबंधित महापत्तन न्यास में उस वस्तु के लिए उच्चतम निर्धारित प्रशुल्क होगा। इस संबंध में यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि अपफ्रंट प्रशुल्क का निर्धारण अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शी 2008 के अंतर्गत कंटेनरों समेत क्लीन कार्गो के प्रहस्तन के लिए 5 एमटीपीए बहुउद्देशीय बर्थ के विकास के लिए जन./मार्च, 2010 में किया गया है। इसलिए, वर्ष 2010 में पीपीटी बहुउद्देशीय बर्थ के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क उच्चतम प्रशुल्क होगा और 2018 के मार्गदर्शियों के अनुसार पीपीटी में बहुउद्देशीय बर्थ के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण हेतु आधार तैयार करेगा।
  - iii. 19 जनवरी, 2010 के पीपीटी आदेश के पैरा 12.1 के अनुसार प्रशुल्क की ऊपरी सीमाओं (कैप्स) को 1 जनवरी, 2010 और प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी के बीच थोक मूल्य सूचकांक में होने वाले उतार-चढ़ाव की 60% तक की मुद्रास्फीति के अनुसार सूचीबद्ध किया जायेगा।
- 5.3 दिनांक 14 अगस्त 2013 के पीपीटी के प्रस्ताव की जाँच परख पर यह देखा गया है कि पीपीटी में बर्थ किराया प्रभार, कंटेनर संबंधी प्रभार, बहुउद्देशीय कार्गो संबंधी (प्रहस्तन) प्रभार के लिए सूचीबद्ध संदर्भ प्रशुल्क प्राप्त करने के लिए लगभग 16% इंडैक्शेशन फैक्टर और बहुउद्देशीय कार्गो संबंधी (भंडारण एवं विविध) प्रभार के लिए लगभग

20% इंडैक्शेशन फैक्टर लागू किया है जो हमारे द्वारा हमारे पत्र सं. टीएमपी/12/2009-विविध, दिनांक 2 अप्रैल, 2013 के माध्यम से सभी महापत्तन न्यासों को हमारे द्वारा संचारित (भेजे गए) इंडैक्शेशन फैक्टर के अनुरूप नहीं है। 19 जनवरी, 2010 और 31 मार्च, 2010 के आदेशों के माध्यम से पीपीटी पर बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अनुमोदित ऊपरी प्रशुल्क सीमाएँ दिनांक 1 जनवरी, 2010 को आधार थोक मूल्य सूचकांक के साथ प्रशुल्क के लिए लागू इंडैक्शेशन फैक्टर 17.63% है।

- 5.4 दिनांक 19 जनवरी, 2010 और 31 मार्च, 2010 के आदेशों के माध्यम से पीपीटी में बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अनुमोदित ऊपरी प्रशुल्क सीमा पर 17.63% के इंडैक्शेशन फैक्टर पर विचार करते हुए, उपरोक्त के मद्दे नज़र प्रस्तावित संदर्भ दरमान संशोधित किया गया है संदर्भ प्रशुल्क तक पहुँचते हुए पीपीटी ने संदर्भ प्रशुल्क दर को पूर्णांकों में लिखा है जिस पर दशमलव के दो स्थानों तक विचार किया तक विचार किया जाता रहा है।
- 5.5 इसके अलावा, पीपीटी में परिभाषाएँ, सामान्य नियम एवं शर्तें अनुसूची (1.3) से (1.5) तक के लिए सामान्य टिप्पणी शामिल नहीं की हैं। इससे पहले, ये अपफ्रंट दरमान में क्रमश: अनुसूची 1.1, 1.2 और 1.6 के रूप में शामिल किये गए थे। इन्हीं को, संशोधित संदर्भ प्रशुल्क दरमान में अब शामिल किया गया है।
- 6.1 परिणामस्वरूप और ऊपर दिये गए कारणों से तथा समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण पीपीटी के प्रस्ताव के अनुसार दरों को शासित करने वाली शर्तों के साथ संशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और पीपीटी बहुउद्देशीय बर्थ के लिए निष्पादनता मानकों को अनुमोदित करती है।
- 6.2 दरों को शासित करने वाली शर्तों के साथ संशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची संलग्नक-। के रूप में और पीपीटी बहुउद्देशीय बर्थ के लिए निष्पादनता मानक संलग्नक-।। के रूप में संलग्न है।
- 6.3 प्रशुल्क मार्गदर्शी 2013 की धारा 2.6 के अनुसार महाप्रशुप्राधि. द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादनता मानकों का बोली-दस्तावेजों में वर्णन किया जायेगा और बाद में, पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में रियायत समझौते में वर्णन किया जाएगा। तद्गनुसार, पीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादनता मानकों को बोली-दस्तावेजों में शामिल करे और बाद में, इन्हीं को पीपीटी परियोजनाओं के बारे में रियायती समझौते में शामिल करे।

टी.एस. बालासुब्रामणियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असाधारण/143/13]

अनुसूची-।

# पारादीप पत्तन न्यास बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची

# 1.1 परिभाषाएँ

इस दरमान में, जब तक कि अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी-

(i) **"तटीय पोत"** का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसैंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।

- (ii) "कंटेनर" का अर्थ मानक आईएसओ कंटेनर होगा जो कार्गो के परिवहन और स्टैकिंग के लिए उपयुक्त और इकाई रूप में प्रहस्तित किए जाने के योग्य हो और कंटेनर स्प्रेडर के साथ क्रेन द्वारा उठाया जा सके।
- (iii) "दिवस" का अर्थ उस अवधि से होगा जो एक दिन के प्रात: 6.00 बजे से शुरू होकर अगले दिन प्रात: 6.00 बजे को समाप्त होगी।
- (iv) "विलम्ब शुल्क " का अर्थ टर्मिनल परिसर में पारगमन क्षेत्र में नि:शुल्क अवधि के बाद कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभार होंगे. जैसा दरमान में विनिर्दिष्ट है।
- (v) **"निर्यात कंटेनर"** अर्थात वह कंटेनर जो सड़क अथवा रेल द्वारा लाया जाता है, कंटेनर यार्ड में भंडारित किया जाता है और विनियुक्त पोत पर लादा जाता है।
- (vi) "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (vii) "नि:शुल्क अवधि" का अर्थ वह अवधि होगी जिसके दौरान कार्गों / कंटेनर को बिना विलम्ब शुल्क प्रभार / भूमि किराये के भंडारण की अनुमित दी जाती है और यह अवधि सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवसों के अलावा होगी।
- (viii) **"पूर्ण कंटेनर भार**" (एफसीएल) का अर्थ होगा पोत की मालसूची में एक ही प्रेषिति के कार्गो से भरा कंटेनर।
- (ix) "जोखिमपूर्ण कंटेनर" अर्थात इंटरनेशनल मेरीटाइम ऑर्गेनाइजेशन (आईएमओ) के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाला कंटेनर।
- (x) "आईसीडी" अर्थात अंतर्देशीय कंटेनर डिपो।
- (xi) **"आयात कंटेनर "** अर्थात एक कंटेनर जो एक पोत से उतारा जाता है कंटेनर यार्ड में भंडारित किया जाता है और सड़क अथवा ट्रेन के माध्यम से परिवहन किया जाता है।
- (xii) "एक कंटेनर भार से कम" (एलसीएल) अर्थात एक कंटेनर जिसमें पोत की माल सूची में एक से अधिक प्रेषिति से संबंधित कार्गो हो।
- (xiii) "अति आयामी कंटेनर" अर्थात मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से ज्यादा अति आयामीय कार्गो वाला कंटेनर और जिसे विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की जरूरत होगी। क्षतिग्रस्त कंटेनर (ऐसे बॉक्सों सहित जिनमें कानों की समस्या हो) और ऐसे कंटेनर जिन्हें उठाने के लिए विशेष डिवाइसों की आवश्यकता पड़ती है, भी अति आयामीय कंटेनर के रूप में वर्गीकृत किए गए हैं।
- (xiv) **"प्रतिदिन"** का अर्थ होगा एक कलेंडर दिवस अथवा उसका भाग ।
- (xv) "पत्तन" से तात्पर्य होगा पारादीप पत्तन न्यास।
- (xvi) **"पत्तन क्षेत्र "** अर्थात पत्तन का सीमा शुल्क बंध क्षेत्र/ पत्तन प्रचालन क्षेत्र ।
- (xvii) **"प्रतीशन कंटेनर"** का अर्थ होगा वांछित तापमान बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति के लिए प्रावधानों के साथ सामान को ढोने के लिए प्रयुक्त प्रशीतित कंटेनर।
- (xviii) **"शट आऊट कंटेनर**" अर्थात ऐसा कंटेनर जो पोत पहचान सूचना सं. (वीआईएएन) कंटेनर अग्रिम सूचना सूची (सीओपीआरएआर) द्वारा यथा निर्दिष्ट किसी पोत विशेष के लिए निर्यात इनटेक रूप में प्रवेश करता है और किन्हीं कारणों से पोत विशेष में नौभारित नहीं किया जाता है।
- (xix) **"नगर को वापस कंटेनर"** का अर्थ ऐसा कंटेनर से होगा जो निर्यात के लिए पत्तन में प्रवेश करता है परन्तु किसी कारण से निर्यात नहीं किया जाता है और नगर को वापस भेज दिया जाता है।

- (xx) **"पोतांतरण कंटेनर"** अर्थात ऐसा कंटेनर जो एक पोत से उतारा जाता है, कंटेनर टर्मिनल में भंडारित किया जाता है और अन्य पत्तन के लिए दूसरे पोत के माध्यम से पोत परिवहन किया जाता है।
- (xxi) "सप्ताह" अर्थात 7 दिनों की अवधि ।

# 1.2 सामान्य नियम एवं शर्ते

- (i) पोत संबंधित प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन के लिये 'तटीय' अथवा ''विदेशगामी" पोत के रूप में इसका वर्गीकरण करने के लिये सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा प्रदत्त प्रमाणपत्र पोत का दर्जा निर्णायक कारक होगा और इस प्रयोजनार्थ कार्गो की प्रक्रति अथवा उसके उदगम का कोई महत्व नहीं होगा।
- (ii) (क) सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है ।
  - (ख) विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशालय द्वारा जारी किए गए तटीय समुद्र यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
  - (ग) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें लदाई करने वाले टर्मिनल द्वारा उस समय से प्रभार्य होंगी जब से पोत तटीय सामानों की लदाई शुरू कर देता है।
  - (घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत तटीय कार्गो उतराई प्रचालन पूरे कर लेता है, उसके तत्काल पश्चात् विदेशगामी दरें उतराई करने वाले टर्मिनलों द्वारा प्रभार्य होंगी।
  - (ड.) नौवहन महानिदेशालय से प्राप्त तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिये, तटीय दरों का हक्दार होने के लिये कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।

# (iii) विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:

- (क) उपयोक्ता का किसी प्रभार के विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज इस दरमान के अधीन भुगतान करना होगा। ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
- (ख) इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
- (ग) टर्मिनल प्रचालक द्वारा वापसियों में सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।
- (घ) उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा । तथापि, यह प्रावधान उन मामलों

पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं इस्तेमाल किए जाने से पहले किया जाता है और/अथवा जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में निर्धारित किया गया है।

- (iv) सभी परिगणित प्रभार बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूपए में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (v) वापसी के लिये ऐसा कोई दावा स्वीकार नहीं किया जाएगा जिसमें वापसी योग्य राशि रू.100/-अथवा अधिक नहीं हो। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक कोई अनुपूरक अथवा प्रभार बिलों के अधीन मांग नहीं करेगा, यदि टर्मिनल को देय रू.100 /- अथवा इससे कम हो।
- (vi) लम्बाई में 20' से कम और तक के कंटेनर प्रशुल्क के प्रयोजन के लिये एक टीईयू रूप में परिगणित किए जाएंगे।
- (vii) उपयोक्ताओं को टर्मिनल पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिये प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (viii) सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए ।
- (ix) (क) सभी तटीय कंटेनरों के लिये कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
  - (ख) कंटेनर संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू होती है। जहां मदवार प्रभार वसूल किए जाते हैं, रियायत जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड को/से स्थानांतरण के लिये सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों एवं कार्गो तथा कंटेनरों पर घाटशुल्क पर होगी।
  - (ग) इस रियायत के प्रयोजन के लिए, विदेशी पत्तन से कंटेनर जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, से इसके तटीय नौचालन के लिए प्रभार वसूल किए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन के लिए अनुमत पोत द्वारा भारतीय पत्तनों से/को ले जाया जाने वाला कार्गो/कंटेनर रियायत के लिए पात्र होगा।
- (x) (क) इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।
  - (ख) टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों। टर्मिनल प्रचालक को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के

कार्यान्वयन पर शासित शर्तों के युक्ति करण के बारे में सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी और ऐसी निम्नतर दरों और अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों में बाद में किन्हीं बदलावों के बारे में भी सार्वजनिक अधिसूचना देना जारी रखना होगा परंतु नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।

# 1.3 बर्थ किराया प्रभार:

पोत के मास्टरों/स्वामियों/एजेंटों द्वारा देय बर्थ किराया प्रभार बर्थ के समीप पहुंचने वाले अथवा रहने वाले अन्य फ्लोटिंग क्रॉफ्ट नीचे दी गई दरों के अनुसार होंगे :-

क्र.सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा		
		विदेशगामी पोत (रू.)	तटीय पोत (रू.)	
1	सभी पोत	0.96	0.58	

# टिप्पणियाँ:

- (i) बर्थ किराया प्रभार की अवधि बर्थ किराये की वसूली के प्रयोजन के लिए समय पोत के बर्थ अभिग्रहण करने से बर्थ के छोड़ने तक गिना जाएगा।
- (ii) बर्थ किराये में बर्थ पर प्रदत्त सेवाओं जैसे बर्थ का अभिग्रहण, कूड़ा हटाना, फायर वॉच, आदि के लिए प्रभार शामिल हैं।
- (iii) उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार्य नहीं होगा जब पोत टर्मिनल प्रचालक के उपस्कर के खराब होने अथवा बिजली अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से लगातार एक घंटा अथवा अधिक समय तक इसके बर्थ पर निष्क्रिय रहता है।
- (iv) (क) वर्थ किराया पोत के नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के 4 घंटों बाद रूक जाएगा।
  - (ख) बर्थ किराये की समाप्ति के लिये निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा पक्षीय ज्वारभाटीय स्थितियों के लिए अथवा खराब मौसम के कारण रात्रि नेविगेशन सुविधाओं के अभाव के कारण जलयान की प्रतीक्षा अविध के अलावा होगा।
  - (ग) पोत का मास्टर/एजेंट पक्षीय ज्वारभाटीय और मौसम परिस्थितियों के अनुसार ही नौचालन के लिए तैयार हाने का सिग्नल देगा।
- (v) दंडात्मक बर्थ किराया झूठे सिग्नल के लिए एक दिन (24घंटे) के बर्थ किराया प्रभार के समकक्ष होगा।
  ''झूठा सिग्नल'' तब होगा जब पोत तैयार होने का सिग्नल देता है तब भी पाइलट के लिए मॉंग
  करता है जब इंजन के तैयार नहीं अथवा कार्गो प्रचालन पूरा नहीं करने अथवा पोतों पर आरोप्य
  किसी अन्य कारणों से बर्थ छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है। यह अपक्षीय ज्वारभाटा, रात्रि
  नेविगेशन की कमी अथवा प्रतिकूल मौसमीय परिस्थितियों के कारण नौचालन करने में समर्थ नहीं
  होता है तब तैयार होने का सिग्नल देने के अलावा है।
- (vi) ऑस्टिंग वरीयता/वरीयता बर्थ किराया: ऑस्टिंग वरीयता बर्थिंग/वरीयता बर्थिंग प्रदान करने के लिए दर और शर्तें इस संबंध में मौजूदा सरकारी दिशानिर्देशों और पारादीप पत्तन न्यास के दरमान में निर्धारित प्रावधानों द्वारा शासित
- 1.4 कंटेनर संबंधित प्रभार

होंगी ।

(क) प्रहस्तन प्रभार

कंटेनर के प्रहस्तन और संचालन के लिए निम्नलिखित समेकित प्रभार पत्तन से गुजरने वाले कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्गों के मामले में प्रदत्त सेवाओं के लिए शिपिंग लाइनों अथवा पोतों के एजेंटों अथवा कार्गो एजेंटों द्वारा देय होंगे :

# सामान्य और प्रशीतन कंटेनर

<b>क्र.</b> सं.	विवरण	विदेशगामी (रू. में)				तटीय (	रू. में)
		कंटेनर 20' लंबाई से कम	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक	कंटेनर 20' लंबाई से कम	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक
(i)	लदा हुआ कंटेनर	2176.37	3264.55	4352.73	1305.81	1958.72	2611.62
(ii)	खाली कंटेनर	1741.09	2611.63	3482.18	1044.65	1566.97	2089.30

पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार रियायती होंगे। ऐसे प्रभार लदाई अथवा उतराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रचालन के लिए प्रहस्तन प्रभारों के 1.5 गुना से अधिक नहीं होंगे। तटीय कंटेनरों के पोतांतरण के मामले में, निर्धारित प्रहस्तन प्रभारों में रियायत लागू प्रहस्तन प्रभारों के संदर्भ में परिगणित की जाएगी जो लदाई अथवा उतराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रचालन के लिए तटीय कंटेनरों के लिए उपर्युक्त सामान्य शर्त सं.(ix) (क) में विनिर्दिष्ट रियायतों के अधीन हैं।

# <u>टिप्पणी:</u>

(1) जोखिमपूर्ण कार्गो कंटेनरों/अति-आयामीय कार्गो कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार सामान्य लागू प्रभारों के 1.25 गुना होंगे।

# (ख) भंडारण प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर रू . में				
		कंटेनर 20' लंबाई से अनधिक	कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लंबाई तक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक		
(i)	लदा हुआ कंटेनर					
	-िन:शुल्क अवधि के बाद प्रथम सप्ताह	162.33	324.66	486.99		
	-िन:शुल्क अवधि के बाद दूसरा सप्ताह	243.49	486.99	730.48		
	-नि:शुल्क अवधि के बाद तीन सप्ताह और अधिक	324.66	649.32	973.98		

(ii)	खाली कंटेनर			
	-िन:शुल्क अवधि के बाद प्रथम सप्ताह	162.33	324.66	486.99
	-िन:शुल्क अवधि के बाद दूसरा सप्ताह	243.49	486.99	730.48
	-िन:शुल्क अवधि के बाद तीन सप्ताह और अधिक	324.66	649.32	973.98

## टिप्पणी:

- (i) आयात कंटेनरों के लिए पांच नि:शुल्क दिवस और निर्यात कंटेनरों के लिए पंद्रह नि:शुल्क दिवस स्वीकृत किए जाएंगे । नि:शुल्क दिवसों की गणना के प्रयोजन के लिए सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त होंगे ।
- (ii) जोखिमपूर्ण कार्गो कंटेनरों/अति-आयामीय कार्गो कंटेनर के लिए विराम समय प्रभार पर सामान्य लागू प्रभारों का 1.25 गुना वसूल किया जाएगा।
- (iii) आयात लदे हुए और खाली कंटेनरों के लिए नि:शुल्क भंडारण अवधि कंटेनरों की उतराई के दिन के बाद से शुरू होगी।
- (iv) निर्यात लदे हुए और खाली कंटेनरों के लिए नि:शुल्क भंडारण अवधि कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश के समय से शुरू होगी।
- (v) उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार प्रोद्भूत नहीं होंगे जिस दौरान उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर प्रचालक कंटेनरों की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो।
- (vi) परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार निम्नलिखित शर्तों के अधीन लिखित में परित्याग की सूचना की प्राप्ति की तारीख अथवा कंटेनर की उतराई की तारीख से 75 दिनों तक जो भी पहले हो प्रभार्य होंगे:-
  - (i) परेषिती किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
  - (ii) यदि परेषिती ऐसा परित्याग पत्र जारी करने का चयन नहीं करता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ इस शर्त के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है कि ,
    - (क) लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की संरक्षा प्रारंभ कर देगी और इसे वापस ले लेगी अथवा पत्तन परिसर से हटा लेगी; और

- (ख) लाइन को कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो और कंटेनर का प्रोद्भुत सभी पत्तन प्रभार अदा करने होंगे।
- (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ जरूरी औपचारिकताएं पूरी करेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई नहीं करने की स्थिति में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक वसूल किया जाता रहेगा जब तक कार्गो खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी जरूरी कार्रवाईयां नहीं की जाती हैं।
- (iv) जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा कब्जे में लिए गए/बंधक बनाया जाता है और इसे 75 दिनों की निर्धारित समयाविध के भीतर खाली नहीं किया जा सकता तो भंडारण प्रभार कार्गों को छोड़े जाने के सीमाशुल्क आदेश के दिन से लागू होना समाप्त हो जाएगा बशर्ते लाइनें जरूरी औपचारिकताएं पूरी करेंगी और परिवहन की उतराई की लागत वहन करते रहेंगे। अन्यथा, कब्जे में लिए गए/बंधक बनाए गए कंटेनर लाइन/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से हटाकर सीमाशुल्क बंध क्षेत्र में ले जाया जाएगा और उस स्थिति में भंडारण प्रभार इस प्रकार हटाए जाने के दिन से लागू होना समाप्त हो जाएगा।

### (ग) विविध प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर रू.मॅ		
		कंटेनर 20' लंबाई से कम	कंटेनर 20' से अधिक	कंटेनर 40' लंबाई से अधिक
			परंतु 40' लंबाई तक	
(i)	लदा हुआ कंटेनर	64.99	97.49	129.98
(ii)	खाली कंटेनर	64.99	97.49	129.98

# 1.5 बहुद्देशीय कार्गी संबंधित प्रभार

## (क) प्रहस्तन प्रभार

कार्गो प्रहस्तन प्रभार कार्गो के आयातक द्वारा सीधे विनिहित कार्गो पर नीचे निर्दिष्ट दरों पर देय होंगे-

घटक	इकाई	दर रूपयों में	दर रूपयों में(तटीय)
		(विदेशी)	
लौह और स्टील उत्पाद	टन	151.74	91.05
अल्यूमिनियम, इनगॉट्स, पिग आयरन, तैयार उर्वरक, खाद्यान्न, चीनी	टन	72.85	43.71
	लौह और स्टील उत्पाद अल्यूमिनियम, इनगॉट्स, पिग आयरन, तैयार उर्वरक,	लौह और स्टील उत्पाद टन अल्यूमिनियम, इनगॉट्स, पिग आयरन, तैयार उर्वरक, टन	(विदेशी)  लौह और स्टील उत्पाद  टन  151.74  अल्यूमिनियम, इनगॉट्स, पिग आयरन, तैयार उर्वरक, टन  72.85

उपर्युक्त निर्धारित प्रहस्तन प्रभार (i) पोत से कार्गो की उतराई और उसका भंडारण के बिन्दु तक स्थानांतरण 5 दिनों की नि:शुल्क अविध तक स्टेकयार्ड में भंडारण और आयात कार्गो के मामले में रैकों /ट्रकों पर लदाई और (ii) स्टेकयार्ड में रैकों/ट्रकों से कार्गो की उतराई, 15 दिनों की अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, लदाई बिन्दु तक कार्गो का स्थानांतरण और नौभरण सहित जलयान पर लदाई के लिए एक समेकित प्रभार है।

# (ख) भंडारण प्रभार:

स्वीकृत नि:शुल्क अवधि के बाद स्टेकयार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नलिखित होंगे:-

# नि:शुल्क अविधः

आयात कार्गो : 5 दिन नि:शुल्क निर्यात कार्गो : 15 दिन नि:शुल्क नि:शुल्क अविध के बाद भंडारण प्रभार:

# आयात

क्र. सं.	घटक	इकाई		दर 13वें- 19वें दिन के लिए (रू.)	दर 20वें दिन से आगे के लिए (रू.)
1	सभी प्रकार के बहुउद्देशीय कार्गो	प्रति टन	5.88	8.82	11.76

# <u>निर्यात</u>

क्र. सं.	घटक	इकाई	दर 16वें- 22वें दिन के लिए (रू.)		दर 30वें दिन से आगे के लिए (रू.)
1	सभी प्रकार के बहुउद्देशीय कार्गो	प्रति टन	5.88	8.82	11.76

# टिप्पणियां:-

- (i) आयात कंटेनरों के लिए पांच नि:शुल्क दिवस और निर्यात कंटेनरों के लिए पंद्रह नि:शुल्क दिवस स्वीकृत किए जाएंगे । नि:शुल्क दिवसों की गणना के प्रयोजन के लिए सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त होंगे ।
  - (ii) भंडारण प्रभार निर्धारित नि:शुल्क दिनों के बाद कार्गों के विराम के लिए भंडारण प्रभार टर्मिनल के गैर-कार्य दिवसों और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों सहित सभी दिवसों के लिए देय होंगे।
  - (iii) आयात कार्गो के लिए नि:शुल्क अवधि पोत से अंतिम उतराई के पूरा होने के बाद वाले दिन से गिनी जाएगी।

- (iv) निर्यात कार्गो के लिए नि:शुल्क अवधि प्रचालक के परिसर में कार्गो की प्राप्ति की वास्तविक तारीख से शुरू होगी।
- (v) कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रभार्य नहीं होगा जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर टर्मिनल प्रचालक अपने ऊपर आरोप्य कारणों से कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो।

# (ग) विविध प्रभार

सभी विविध सेवाओं जैसे पर्यावरण और प्रबंधन, लिफ्ट ऑफ प्रभारों, घाट पर कार्गो की सफाई, सुरक्षा उपाय, आदि के लिए समेकित प्रभार निम्नवत् होगा :-

क्र. सं.	घटक	ईकाई	दर रूपयों में
1	सभी प्रकार के बहुउद्देशीय कार्गो	प्रति टन	5.59

# 1.6 उपर्युक्त अनुसूची (1.3) से (1.5) के लिए सामान्य टिप्पणी

प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएगी परन्तु 1 जनवरी 2013 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60% की सीमा तक । प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वत: समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगी।

संलग्नक-II

# परिशिष्ट 15 निष्पादनता मानक

## निष्पादनता मानक

# 1. सकल बर्थ आउटपुट

परिमापक, कार्गों की विभिन्न किस्मों के लिए टर्मिनल (सकल बर्थ आउटपुट) की उत्पादकता पर व्यवहार करता है। ब्रेक बल्क कार्गों के मामले में टर्मिनल का सामर्थ्य (मशीनीकरण, प्रहस्तन की विधि) और पार्सल का आकार सकल बर्थ आउटपुट निर्धारित करेंगे। टर्मिनल की उच्चतर सामर्थ्य और पार्सल के बड़े-बड़े आयाम (पार्सल का सामान्य से बड़ा आकार) से उत्पादकता बढ़ जाएगी।

सकल बर्थ आउटपुट, एक माह के दौरान पोत से प्रहस्तित कुल कार्गो (या तो लादा गया/उतारा गया) को उस टर्मिनल पर उस माह पोतों के कुल कार्य दिवसों की संख्या में पोत द्वारा टर्मिनल पर बिताए गए समय से विभाजित कर परिगणित किया जाएगा। पोत-घंटों से कार्य दिवसों की संख्या निर्धारित करते समय 4 घंटे का बर्थ-एलाउंस, कुल घंटों में से घटाया जाएगा।

क्रेन के कंटेनरों के मामलों में दर को पोतों पर उठाकर रखे गए/से उठाकर रखे गए टीईयू की कुल संख्या को बीत गए क्रेन समय से विभाजित करके मापा जाएगा । बीता हुआ क्रेन समय कुल आबंटित क्रेन घंटों में से प्रचालनीय और गैर-प्रचालनीय विलंब घटाकर है। इस बर्थ पर प्रहस्तित किये जाने वाले क्लीन कार्गो की विभिन्न श्रेणियों के लिये सकल बर्थ आउटपुट हेतु संकेतात्मक मापदंड (नॉर्म्स) निम्नानुसार हैं :-

	,
कार्गो श्रेणी	संकेतात्मक मापदंड
कंटेनर	
मुख्य मार्ग के पोत	16 फेरे प्रति घंटा
सहायक पोत	17 फेरे प्रति घंटा
181411111	
मिश्रित शुष्क बल्क कार्गो (उर्वरक और खाद्यान्न)	
20,000	40.500 - 10-
30,000 मी.ट. पार्सल आकार से अधिक प्रहस्तन के सक्षम टर्मिनलों के	12,500 टन/दिन
लिये	
30,000 मी.ट. पार्सल आकार तक प्रहस्तन के सक्षम टर्मिनलों के लिये	7,500 टन/दिन
50,000 मा.ट. पासल आकार तक प्रहस्तन क सक्रम टामनला क लिय	7,500 दमादम
ब्रेक बल्क	
0 3 3 . 7	4000 (0
स्टील और थैला बंद कार्गो	4000 टन/दिन
अन्य	2500 टन/दिन

प्रदत्त निष्पादनता मानक पूरे करने में कमी के मामले में वेटेज 70% होगा।

# 2.पारगमन भंडारण वास

# समय : (क) कंटेनर्स

एक कंटेनर के लिये पारगमन भंडारण वास समय से तात्पर्य होगा वह कुल समय जिसके लिये कंटेनर टर्मिनल में रहता है। कंटेनरों के लिये पारगमन भंडारण वास समय औसत के रूप में परिगणित किया जाएगा और उस टर्मिनल पर उस माह के दौरान प्रहस्तित प्रत्येक कंटेनर के पारगमन भंडारण के योग को कंटेनरों की संख्या से विभाजित कर प्राप्त भागफल होगा। और आगे स्पष्ट करने हेतु जिस तिथि और समय को कोई कंटेनर पोत से रवाना किया जाता है, उस समय से, जिस समय और तिथि को वह कंटेनर टर्मिनल के निकास-द्वार से बाहर जाता है, तक का समय आयात बॉक्स के लिये कुल पारगमन भंडारण समय है। निर्यात के मामले में, जिस तिथि और समय को कोई कंटेनर टर्मिनल में प्रवेश करता है, उस समय से, उस तिथि और समय तक का समय जिसको वह कंटेनर किसी पोत पर चढ़ाया जाता है, भंडारण समय होगा। आईसीडी कंटेनरों समेत प्रत्येक कंटेनर के बारे में (पोत से रवानगी) का समय, (टर्मिनल के) प्रवेश/निकासी द्वार से आने/जाने का समय और लदान का विवरण संभाल कर रखे जाने की आवश्यकता है।

उपरोक्त में से लावारिस कार्गो अथवा कोई भी कार्गो को जिसे सीमाशुल्क अथवा किसी अन्य सरकारी प्राधिकारी द्वारा रोक कर रखा गया हो, उपरोक्त में शामिल न किया जाए।

# (ख) ब्रेक बल्क कार्गी:

ब्रेक बल्क का पारगमन भंडारण वास समय उसी प्रकार परिगणित किया जाएगा जिस प्रकार से टर्मिनल में टर्मिनल के लिये परिगणित किया जाता है। ब्रेक बल्क कार्गों के लिये पारगमन भंडारण वास समय, एक माह में पत्तन के भीतर रहे कार्गों के प्रत्येक यूनिट के कुल समय को उस माह में टर्मिनल के भीतर प्रहस्तित कार्गो यूनिटों से विभाजित कर प्राप्त भागफल (समय) होगा, और अधिक स्पष्ट करने हेतु, जितने समय ब्रेक बल्क कार्गो पत्तन में रहता है, आयात के मामले में इसकी गणना इसके (पत्तन में) उतरने की तिथि और समय से इसकी पत्तन से निकासी की तिथि और समय तक होगी और निर्यात के मामले में इसकी गणना कार्गो के पत्तन में प्रवेश की तिथि और समय से कार्गो के पोतान्तरण की तिथि और समय तक होगी।

#### पारगमन भंडारण वास समय:

# आयात

(क)	कंटेनर में भरा कार्गो (टर्मिनल में)	5 दिन
(ख)	अन्य क्लीन कार्गो (स्टेक यार्ड में)	पोत से रवानगी प्रचालन की पूर्णता की तिथि के बाद 10 दिन

## निर्यात

(क)	कंटेनर में भरा कार्गो (टर्मिनल में)	3 दिन
(평)	अन्य क्लीन कार्गो (स्टेक यार्ड में)	पोत लदान प्रचालन प्रारंभ होने तक 10 दिन

प्रदत्त निष्पादनता मानक पूरे करने में कमी के मामले में वेटेज 20% है।

# 3. प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रचालन के लिये वापिस लौटने का समय

प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रचालन के लिये वापसी समय, एक माह में तैनात किये गए ट्रकों/ट्रेलरों/रेक्स, जैसा भी मामला हो, की संख्या से विभाजित कार्गो के लदान/ उतराई के लिये लिया गया कुल समय होगा। इसके अलावा, यदि कोई ट्रक/ ट्रेलर/रैक टर्मिनल में एक ही बार प्रवेश पर माल उतराई और माल लदान दोनों प्रचालन करता है तो उन ट्रकों/ट्रेलरों/रैक्स के लिये आबंटित समय दोगुना कर दिया जाएगा।

क (i)	परंपरागत कार्गों के लिये ट्रक (एकल प्रचालन)	चार घंटे
क (ii)	परंपरागत कार्गो के लिये (दोहरा प्रचालन)	आठ घंटे
THE (1)	कंटेनर के लिये ट्रेलर (एकल प्रचालन)	दो घंटे
ख (i)		41 13
ख (ii)	कंटेनर के लिये ट्रेलर (दोहरा प्रचालन)	चार घंटे
ग (i)	आईसीडी कंटेनर के लिये रैक (एकल प्रचालन)	छ: घंटे
ग (ii)	आईसीडी कंटेनर के लिये रैक (दोहरा प्रचालन)	बारह घंटे

प्रदत्त निष्पादनता मानक पूरा करने में कमी के मामले में वेटेज 10% रहेगा ।

# निष्पादनता मूल्यांकन और चुकता की गई क्षतियों की गणना

निष्पादनता मूल्यांकन, सुविधा-भोगी (कन्सेशनेयर) द्वारा प्रस्तुत रिपोर्टों और/अथवा सुविधा-भोगी के रिकार्डों की त्रैमासिक समीक्षा और/अथवा सुविधा-प्रदाता प्राधिकरण द्वारा जांच-पड़ताल पर किया जाएगा। सुविधा-भोगी को, औसत निष्पादनता में 10% (दस प्रतिशत) की प्रत्येक कमी के लिये, जिसका निर्धारण निम्नलिखित तरीके से किया जाएगा, अलग-अलग तिमाही के सकल राजस्व के 1% (एक प्रतिशत) की दर पर निर्धारित समापित क्षतियों का भुगतान करना होगा।

प्रत्येक निष्पादनता मानक की ऊपर बताए गए तरीके से औसत के रूप में गणना की जाती है। एक मानक की तुलना में वास्तविक औसत निष्पादनता का मूल्यांकन प्रदत्त मानक के समक्ष किया जाएगा। कमी की परिगणना प्रदत्त मानक की प्रतिशतता के रूप में की जाएगी। प्रत्येक निष्पादनता मानक के बारे में कमी का, उसे सुनिशिचत किया गया, वेटेज होगा। औसत निष्पादनता में कुल मिलाकर कमी का निर्धारण निष्पादनता मानकों में से प्रत्येक के बारे वेटेड कमी के कुल योग के रूप में किया जाएगा। उदाहरण के लिये, यदि सकल बर्थ आउटपुट में X% की कमी है, पारगमन भंडारण वास समय में Y% की कमी है और प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रचालनों के लिये वापसी समय में Z% की कमी है और ऐसी कमियों के लिये सुनिशिचत वेटेज क्रमश: 0.7, 0.2 और 0.1 है तो औसत निष्पादनता में कुल मिलाकर कमी (0.7x +0.2y+0.1z) प्रतिशत होगी।

# TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 16th September, 2013

**No. TAMP/38/2013-PPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Paradip Port Trust for notification of Reference tariff for development of Multipurpose berth of 5 MTPA for handling clean cargo including containers on BOT basis, in pursuance of the Guidelines for determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013, which were notified vide Notification No.TAMP/18/2013-Misc. dated 8 August 2013, as in the Order appended hereto.

# Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/38/2013-PPT

Paradip Port Trust --- Applicant

#### QUORUM:

- (i). T. S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). C. B. Singh, Member (Economic)

# ORDER

(Passed on this 30th day of August 2013)

This case relates to a proposal dated 14 August 2013 received from the Paradip Port Trust for notification of Reference tariff for development of Multipurpose berth of 5 MTPA for handling clean cargo including containers on BOT basis, under the Guidelines for Determination of Tariff for Port Projects at Major Ports, 2013.

- 2. The Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No.PR-14019/16/2012-PG dated 31 July 2013 has issued 'Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013' under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 on 31 July 2013. In compliance of the policy directives issued by the (MOS) under Section 111 of the MPT Act, 1963, the said Guidelines were notified vide Notification No.TAMP/18/2013-Misc. in the Gazette of India on 8 August 2013, vide Gazette no. 214. The said Guidelines are effective from 31 July 2013.
- 3. Clause 2.2 of the said Tariff Guidelines of 2013, which is relevant, is reproduced below:

"The Reference Tariff ("the Reference Tariff") for each commodity/ category of commodities and each service/ category of service or combination of service or services, as the case may be, shall be determined by TAMP for each Port based on a proposal from the concerned major Port. Such proposal shall contain the proposed Reference Tariff and "Performance Standards". The Reference Tariff will be the highest tariff fixed for that commodity in the concerned major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines. While adopting the highest tariff, the base rate set under the Tariff Guidelines, 2008 shall be escalated to the extent of 60% of WPI per annum, as provided in the said guidelines for the period between 1st January of the year in which the said tariff was originally notified and 1st January of the subsequent relevant year when the Reference Tariff for the particular project in question is being notified. On receipt of the proposal, TAMP shall notify the Reference Tariff and Performance Standards within 15 days of receipt."

- 4.1. The Paradip Port Trust (PPT) under cover of its letter dated 14 August 2013 (received by us on 19 August 2013) has submitted a proposal for development of Multipurpose berth of 5 MTPA for handling clean cargo including containers on BOT basis, under the Guidelines for Determination of Tariff for Port Projects at Major Ports, 2013.
- 4.2. The PPT has furnished the Reference Tariff Schedule including the conditionalities governing the levy of rates and the Performance Standards. The points made by the PPT, in its proposal are summarized below
  - (i). The notification for upfront tariff for the 'Multipurpose berth to handle clean cargo including containers at Paradip Port' was issued on 16.02.2010 and 30.04.2010.
  - (ii). Due to delay in obtaining statutory clearances, the project has now been retendered.
  - (iii). In the meantime, new tariff guidelines-2013 have been issued and made effective from 31.07.2013.
  - (iv). Pursuant to the 2013 guidelines, the PPT has forwarded a proposal for notification of Reference tariff for development of Multipurpose berth of 5 MTPA for handling clean cargo including containers.
- 4.3. The PPT has attached 'Reference Tariff Schedule for multipurpose berth and the 'Performance Standards' alongwith its proposal.
- 5.1. It may be recalled that this Authority has passed an Order No.TAMP/43/2009-PPT dated 19 January 2010 followed by review Order dated 31 March 2010 for fixation of upfront tariff for development of Multipurpose berth of 5 MTPA for handling clean cargo including containers at PPT based on guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at Major Port Trust, 2008. These

Orders have been notified in the Gazette of India vide Notification No.51 dated 16 February 2010 and No.139 dated 30 April 2010 respectively.

- 5.2. With regard to the stipulation contained in clause 2.2 of the tariff guidelines of 2013, the following points are relevant:
  - (i). In pursuance of the Guidelines, the PPT has filed the proposal for notification of Reference tariff for development of Multipurpose berth of 5 MTPA for handling clean cargo including containers and has furnished the proposed Reference Tariff and the Performance Standards.
  - (ii). The Guidelines also stipulate that the Reference Tariff will be the highest tariff fixed for that commodity in the concerned major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines. In this regard, it is relevant here to mention that upfront tariff has been fixed under the 2008 upfront tariff guidelines, for development of Multipurpose berth of 5 MTPA for handling clean cargo including containers in January/March 2010. Therefore, the upfront tariff fixed in the year 2010 for the PPT multipurpose berth, would be the highest tariff and would form the basis for determining the Reference tariff for the multipurpose berth at PPT, as stipulated in the 2013 Guidelines.
  - (iii). As per para 12.1. of the PPT Order of 19 January 2010, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2010 and 1 January of the relevant year.
- 5.3. On scrutiny of PPT proposal dated 14 August 2013, it is seen that the PPT has applied around 16% indexation factor to arrive at the indexed Reference tariff for Berth hire charges, Container related charges, Multipurpose cargo related (handling) charges and around 20% on Multipurpose cargo related (storage & miscellaneous) charges which is not in line with the indexation factor communicated by us to all the Major Port Trusts vide our letter No.TAMP/12/2009-Misc dated 2 April 2013. The applicable indexation factor for tariff with base WPI as on 1 January 2010 on the tariff caps approved for the multipurpose berth at PPT vide Orders dated 19 January 2010 and 31 March 2010 is 17.63%.
- 5.4. In view of above, the proposed Reference scale of rates is modified considering the indexation factor of 17.63% on the tariff caps approved for the multipurpose berth at PPT vide Orders dated 19 January 2010 and 31 March 2010. While arriving at the Reference tariff, the PPT has rounded off the Reference tariff rate which has now been considered upto two decimal places.
- 5.5 Further, the PPT has not included Definitions, General Terms & Conditions and General Note to Schedule (1.3) to (1.5) which were earlier incorporated in the Upfront SOR as schedule 1.1, 1.2 and 1.6 respectively. The same are now incorporated in the modified Reference tariff scale of rates.
- 6.1. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the modified Reference Tariff Schedule alongwith conditionalities governing the rates and the Performance Standards for the PPT multipurpose berth as proposed by the port.
- 6.2. The modified Reference Tariff Schedule alongwith conditionalities governing the rates is attached as **Annex I** and the Performance Standards for the PPT multipurpose berth is attached as **Annex II**.

6.3. As per clause 2.6 of the Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by TAMP shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the PPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./143/13]

Annex - I

#### PARADIP PORT TRUST

#### REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR MULTIPURPOSE TERMINAL

### 1.1. DEFINITIONS

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). "Coastal Vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any Terminal or place in India to any other Port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (ii). "Container" shall mean the standard ISO container, suitable for the transport and stacking of cargo and must be capable of being handled as a unit and lifted by a crane with a container spreader.
- (iii). "Day" shall mean the period starting from 6.00 am of a day and ending at 6.00 am on the next day.
- (iv). "**Demurrage**" shall mean charges payable for storage of cargo in transit area within the Terminal premises beyond free period, as specified in the Scale of Rates.
- (v). "Export Container" means a container arrived by road or train, stored in container yard and loaded on the assigned vessel.
- (vi). "Foreign-going Vessel" shall mean any vessel other than a coastal vessel.
- (vii). "Free period" shall mean the period during which cargo/container is allowed storage free of demurrage charges/ground rent and this period shall exclude Customs notified holidays and Terminal's non-operating days.
- (viii). "Full Container Load" (FCL) shall mean a container containing cargo belonging to one consignee in the vessel's manifest.
- (ix). "Hazardous container" shall mean a container containing hazardous goods as classified under International Maritime Organisation (IMO.)
- (x). "ICD" shall mean Inland Container Depot.
- (xi). "**Import Container**" means a container discharged from one vessel, stored in container yard and transported out through Road or Train.
- (xii). "Less than a Container Load" (LCL) shall mean a container containing cargo belonging to more than one consignee in the vessel's manifest.
- (xiii). "Over Dimensional Container" shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings,

shackles, lifting beam, etc. Damaged Containers (including boxes having corner casting problem) and Container requiring special devices for lifting is also classified as Over Dimensional Container.

- (xiv). "Per day" shall mean a calendar day or part thereof.
- (xv). "Port" shall mean Paradip Port Trust.
- (xvi). "Port area" means the custom bound area/Port operational area of the Port.
- (xvii). "Reefer Container" shall mean a refrigerated container used for carriage of goods with provisions for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (xviii). "Shut Out Container" shall mean a container, which enters into the Terminal as an export intake for a particular vessel as indicated by the Vessel Identification Advice No.(VIAN) Container Advance Information List (COPRAR) and is not shipped into the particular vessel for reasons whatsoever.
- (xix). "Back to Town container" shall mean a container entering the port for export but unable to be exported for whatever reason and taken back to town.
- (xx). "**Transhipment container**" shall mean any container, which is discharged from one vessel stored in the container Terminal and shipped through another vessel for other port.
- (xxi). "Week" shall mean a period of 7 days.

#### 1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreigngoing' for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii). (a) A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
  - (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
  - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load Terminal from the time the vessel starts loading coastal goods.
  - (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge Terminals.
  - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (iii). Interest on delayed payments/refunds.
  - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. The rate of interest will be at 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India

- (b). Like wise, the Terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds. The rate of interest will be at 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India.
- (c). The delay in refunds by the Terminal Operator will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of the documents required from the users, whichever is later.
- (d). The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the Terminal Operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act, 1963 and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
- (iv). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (v). No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is Rs.100/- or more. Likewise, Terminal Operator shall not raise any supplementary or under charge bills, if the amount due to Terminal is Rs.100/- or less.
- (vi). Containers less than and up to 20' in length will be reckoned as one TEU for the purpose of tariff.
- (vii). Users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the Terminal.
- (viii). The vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (ix). (a). The container related charges for all Coastal containers should not exceed 60% of the normal container related charges.
  - (b). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from / to quay to / from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
  - (c). For the purpose of this concession, container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo / containers from / to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (x). (a). The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The Terminal Operator may, if it so desire, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
  - (b). The Terminal Operator may also, if it so desires, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the Terminal should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

## 1.3. BERTH HIRE CHARGES:

The berth hire charge payable by masters / owners / agents of the vessel and other floating craft approaching or lying alongside the berth shall be as per the rates given below:

S. No.	Vessels	Rate per GRT per hour	
5. NO.	Vessels	Foreign Going Vessel(Re)	Coastal Vessel (Re)
1	All vessels	0.96	0.58

## Notes:

- (i). The time for the purpose of levy of berth hire shall be reckoned from the time vessel occupies the berth till she vacates the berth.
- (ii). Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc.
- (iii). No berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator.
- (iv). (a). Berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.
  - (b). The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather, and due to lack of night navigation.
  - (c). The master/agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable tidal and weather conditions.
- (v). The Penal Berth hire shall be equal to one-day's (24 hours) berth hire charge for a false signal.

"False signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes the signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions."

(vi). Ousting Priority/Priority berth hire:

The rate and conditions for granting ousting priority berthing/priority berthing will be governed by extant Government guidelines in this regard and provisions prescribed in the Scale of Rates of Paradip Port Trust.

# 1.4. CONTAINER RELATED CHARGES

#### (A). HANDLING CHARGES

The following consolidated charges for handling and movement of container shall be payable by the Shipping Lines or Agents of vessels or cargo agents for services rendered in respect of containers and containerised cargo passing through the port.

#### **NORMAL AND REEFER CONTAINERS**

SI.	Particulars	Fo	Foreign Going (In Rs)		Coastal ( In Rs)		
No.		Container not	Container	Container	Container not	Container	Container

		exceeding 20' in length	exceeding 20' but up to 40' in length	exceeding 40' in length	exceeding 20' in length	exceeding 20' but up to 40' in length	exceeding 40' in length
(i)	Loaded						
	Container	2176.37	3264.55	4352.73	1305.81	1958.72	2611.62
(ii)	Empty						
	Container	1741.09	2611.63	3482.18	1044.65	1566.97	2089.30

The handling charges for transshipment containers shall be concessional. Such charges shall not exceed 1.5 times the handling charges for the normal handling operation in loading or unloading cycle. In the case of transshipment of coastal containers, the concession in handling charges prescribed shall be calculated with reference to the applicable handling charges which are subject to the concessions specified in General Condition No.(ix) (a) above for coastal containers for the normal handling operation in loading or unloading cycle.

## Note:

(1). Handling charges for Hazardous cargo containers / over-dimensional cargo containers shall attract 1.25 times the normal applicable charges.

# (B). STORAGE CHARGES

S.	Particulars		Rate in Rs	
No.		Container not exceeding 20' in length	Container exceeding 20' but up to 40' in length	Container exceeding 40' in length
(i)	Loaded Container			
	-First week after free period	162.33	324.66	486.99
	-Second week after free period	243.49	486.99	730.48
	-Third weeks and over after free			
	period	324.66	649.32	973.98
(ii)	Empty Container			
	-First week after free period	162.33	324.66	486.99
	-Second week after free period	243.49	486.99	730.48
	-Third weeks and over after free			
	period	324.66	649.32	973.98

#### Note:

- (i). Five free days for import containers and fifteen free days for export containers shall be allowed. Customs notified holidays and Terminals non-working days shall be excluded for the purpose of calculation of free days.
- (ii). Dwell time charges for Hazardous cargo containers / over-dimensional cargo container shall attract 1.25 times the normal applicable charges.
- (iii). Free storage period for import loaded and empty containers shall commence from the day after the day of landing of the containers.
- (iv). Free storage period for export loaded and empty containers shall commence from the time the container enters the terminal.
- (v). The storage charges shall not accrue for the period during which the operator is not in a position to deliver / ship containers when requested by the user.
- (vi). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of container, whichever is earlier subject to the following conditions:

- (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
- (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that.
  - (a) the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back or remove it from port premises; and
  - (b) the Line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
- (iii). The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
- (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the date the Customs order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the Lines/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the date of such removal.

## (C). MISCELLANEOUS CHARGES

S. No.	Particulars		Rate in Rs		
			Container exceeding 20' but up to 40' in length		
(i)	Loaded Container	64.99	97.49	129.98	
(ii)	Empty Container	64.99	97.49	129.98	

#### 1.5. MULTIPURPOSE CARGO RELATED CHARGES

#### (A). HANDLING CHARGES:

The cargo handling charges shall be payable on the manifested cargo directly by the importer of cargo at the rates specified below:

S. No.	Commodity	Unit	Rate in Rupees (Foreign)	Rate in Rupees (Coastal)
1	Iron and Steel products	Ton	151.74	91.05
2	Aluminum ingots, pig iron, finished fertilizers, food grains, sugar	Ton	72.85	43.71

The handling charges prescribed above is a composite charge for (i) unloading of the cargo from the vessel and transfer of the same upto the point of storage, storage at

the stackyard upto a free period of 5 days and loading on to rakes/trucks in respect of import cargo and (ii) unloading of the cargo from the rakes/trucks at the stackyard, storage at the stackyard upto a period of 15 days, transfer the cargo to the loading point and loading onto the ship including stevedoring. This composite charge includes wharfage and supply of labour, wherever necessary and all other miscellaneous charges not specifically prescribed in the Scale of Rates.

# (B). STORAGE CHARGES:

The storage charges for the cargo stored in the stackyard beyond the free period allowed shall be as below:

Free period:

Import cargo : 5 days free Export cargo : 15 days free

## Storage charges after free period:

## <u>IMPORT</u>

S. No.	Commodity	Unit	Rate for 6 <sup>th</sup> - 12 <sup>th</sup> day (Re)	Rate for 13 <sup>th</sup> - 19 <sup>th</sup> day (Re)	Rate for 20 <sup>th</sup> day onwards (Re)
1	All types of Multipurpose cargo	Per ton	5.88	8.82	11.76

**EXPORT** 

S. No.	Commodity	Unit	Rate for 16 <sup>th</sup> -22 <sup>nd</sup> day(Re)	Rate for 23 <sup>th</sup> - 29 <sup>th</sup> day(Re)	Rate for 30 <sup>th</sup> day onwards(Re)
1	All types of Multipurpose cargo	Per ton	5.88	8.82	11.76

#### Notes:

- (i). Five free days for import cargo and fifteen free days for export cargo shall be allowed. For the purpose of calculation of free period, Customs notified holidays and Terminal's non- working days shall be excluded.
- (ii). Storage charges shall be payable for all days including Terminal's nonworking days and Customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.
- (iii). Free period for import cargo shall be reckoned from the day following the day of completion of final discharge from the vessel.
- (iv). Free period for export cargo shall commence from the actual date of the receipt of cargo in the operator's premises.
- (v). Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.

#### (C). <u>MISCELLANEOUS CHARGES</u>

The composite charge for all miscellaneous services such as environment and management, lift on-lift off charges , sweeping of cargo on the wharf, safety measures, etc. shall be as below :

S. No.	Commodity	Unit	Rate in Rupees
1	All types of Multipurpose cargo	Per Ton	5.59

## 1.6. GENERAL NOTE TO SCHEDULE (1.3) to (1.5) ABOVE:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2013 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

**ANNEX II** 

#### **APPENDIX 15**

#### PERFORMANCE STANDARDS

## **Performance Standards**

# 1. Gross Berth Output

The parameter deals with the productivity of the terminal (Gross Berth Output) for different types of cargo. In case of break-bulk cargo, the capability of the terminal (mechanization, method of handling) and parcel size will determine the Gross Berth Output. Higher terminal capability and greater parcel sixe will lead to high productivity.

The Gross Berth Output shall be calculated as the total cargo handled (either loaded/unloaded) from the ship during a month divided by the time spent by the ship at the terminal number of working days of ships in that month at that terminal. While determining the number of working days from the ship hours, the berth allowance of 4 hours shall be subtracted from the total hours.

In the case of containers of the crane rate shall be measured by dividing total number of TEUs lifted on/off from ships by the elapsed crane time. The elapsed crane time is the total allocated crane hours less operational and non-operational delays.

The indicative norms for Gross Berth Output for different categories of Clean Cargo to be handled at this berth are as follows:

Cargo Category	Indicative Norms
Container	
Main line vessel	16 moves per hour
Feeder vessel	17 moves per hour
Mixed Dry bulk cargo	
(Fertilizer and Food grains)	
For terminals capable of handling more than	12,500 T/day
30,000 MT parcel size	·
For terminals capable of handling up to 30,000 MT	7,500 T/day
parcel size.	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,
Break Bulk	
Steel and bagged cargo	4000 T/day
Others	2500 T/day

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard will be 70%.

## 2. Transit Storage Dwell

Time: (a) Containers:

The Transit Storage Dwell Time for a container shall mean the total time for which the container remains in the terminal. The Transit Storage Dwell Time for containers shall be calculated as an average and shall be the sum of the transit storage of each container handled during the month at that terminal divided by the number of containers. To further clarify, the date and time a container is discharged from the vessel till the said container leaves the out – gate of the Terminal, is the total transit storage time for import box. In case of export the time and date from which the container enters the terminal till the time and date it is loaded on to a vessel will be the storage time. The details of time of discharge, gate-in, gate-out and loading need to be maintained in respect of each container including ICD containers.

Unclaimed cargo or any cargo that has been detained by the customs or any Government Authority may be excluded.

## (b) Break-bulk cargo:

The Transit Storage Dwell Time of Break Bulk cargo shall be calculated in the same manner as calculated for container in the terminal. The Transit Storage Dwell Time for Break Bulk Cargo is the sum of time of each unit of cargo that remains in the Port in a month divided by the number of cargo units handled during that month in the terminal. To further clarify, the time the break bulk cargo remains in the port will commence from the date and time of landing till the date and time of exit from the Port in case of import and for export from the date and time the cargo entered the Port area till the date and time of the shipment.

## **Transit Storage Dwell Time**

- Import

a)	Containerised cargo (at terminal)	5 days		
b)	Other Clean Cargo (at stack yard)	10 days after date of completion of vessel's		
		discharging operation.		

#### **Export**

a)	Containerised cargo (at terminal)	3 days
b)	Other Clean Cargo (at stack yard)	10 days upto commencement of ship loading operation

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard is 20%.

#### 3. Turn around Time for receipt/delivery operation:

The Turn around Time for receipt /delivery operation shall be the sum of time taken for loading/unloading of cargo divided by the number of trucks/trailers/rakes deployed, as the case may be, in a month. Further, in case the truck/trailer/rake does both unloading and loading operations on a single entry into the terminal, the time allocated shall be doubled for those trucks/trailers/rakes.

• (1)		1
A (i)	Truck for conventional cargo (Single Operation)	4 hours
A(ii)	Truck for conventional cargo (double Operation)	8 hours
B(i)	Trailer for container (single operation)	2 hours
B(ii)	Trailer for container (double operation)	4 hours
C(i)	Rake for ICD container (single operation)	6 hours
C(ii)	Rake for ICD container (double operation)	12 hours

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard will be 10%.

## Performance Evaluation and calculation of liquidated damages:

Performance evaluation shall be made on a quarterly review of the reports furnished by the Concessionaire and/or the records of the Concessionaire and/or by an enquiry by the

Concessioning Authority. The Concessionaire shall be liable to pay liquidated damages determined at the rate of 1% (one per cent) of the Gross Revenue of the respective quarter for every shortfall of 10% (ten per cent) in the average performance which shall be assessed in the following manner.

Each Performance Standard is calculated as an average in the manner indicated above. The actual average performance vis-a-vis a standard will be evaluated against the prescribed standard. The shortfall will be computed as a percentage of the prescribed standard. The shortfall in respect of each performance standard will have a weightage assigned to it. The overall shortfall in average performance shall be assessed as the aggregate of the weighted shortfalls in respect of each of the performance standards. For example, if there is a shortfall in Gross Berth Output by x%, Transit Storage Dwell Time by y% and Turn around time for receipt/delivery operations by z% and the weightage assigned to such shortfalls is 0.7, 0.2 and 0.1 respectively, then the overall shortfall in average performance will be (0.7x + 0.2 y + 0.1 z)%.